

Yulon YLN 902

MOTORNYTT **torsdag 12 december**
Föregående **onsdag 11 december**

1. Akut kris stoppar elbilen från gamla Saabfabriken

Maths Nilsson Schibsted 2019-12-02

Sion Motors måste ha in 525 miljoner före nyårsafton



Nu krisar elbilsföretaget Sono Motors – och måste få in 525 miljoner kronor före nyårsafton.

Planerna på att tillverka bilen i Saab-fabriken i Trollhättan skjuts upp med två år.

– Vi har haft det på känn, vi har väntat på material som inte har kommit, säger Fredrik Fryklund, kommunikationschef för Nevs till BytBil.

För några veckor sedan kunde BytBil avslöja att den svenska elbilsstartupen Uniti har stora problem och tvingats upprätta en kontrollbalansräkning. Nu går även tyska elbilsbolaget Sono Motors ut och varnar för att bolaget är i akut behov av mer pengar. I ett öppet brev berättar grundarna att bolaget bryter med banker och investerare och satsar på crowdfunding.

– Att utveckla en bil och störande teknologier kräver höga investeringar. Därför tog vi en vanlig väg för att finansiera vårt projekt. Under denna process med många förhandlingar med investerare från hela världen insåg vi att förväntningarna på den klassiska investeringsvärlden och våra värden inte matchar. Vi står inför risken att förlora våra nyckelteknologier till investerare, som inte delar våra övertygelser. Detta skulle ha varit slutet på projektet Sion; slutet på det vi lovat.

Därför försöker nu Sion att samla in 50 miljoner euro på sin hemsida, cirka 525 miljoner kronor. Och de tycks redan ha lyckats få in 2,6 miljoner euro. Pengarna måste vara på kontot före den 30 december om företaget ska räddas.

Dock betyder pengaproblemet för Sion att det inte blir någon produktion i gamla Saabfabriken år 2020 som tidigare utlovats. Bilens typgodkännande och produktion är framskjutet till 2022. Något vi på BytBil uttryckte skepsis till redan för ett år sedan då vi provkörde bilen:

”Vi tillåter oss att tvivla rejält – enorma utmaningar och ett enormt kapitalbehov väntar om de ska få i gång produktionen i Trollhättan om bara ett år.”, skrev BytBil då. Tyvärr fick vi rätt.

Hos Nevs i Trollhättan är man förstås besvikna, men inte överraskade:

– Jag är inte jätteöverraskad, vi har haft det på känn. Vi har väntat på material som inte har kommit. Det är ett startupföretag som har höga kostnader. Vi hoppas att det löser sig vi är beredda på att bygga bilen, säger Fredrik Fryklund hos Nevs.

NyTeknik

2. Volvo Cars mot rekord – efter försäljningslyft

TT 2019-12-04 09:18

Volvo Cars globala försäljning ökade med 11,6 procent i november. Totalt såldes 62 550 bilar under månaden.



Sedan årsskiftet noterar man en försäljningsökning med 8,4 procent och bolaget är på väg mot en ny rekordsiffra.
På regionala marknader noteras ett försäljningslyft med 5,3 procent i Europa. I Kina steg samtidigt försäljningen med 26,7 procent.
I USA noterar bolaget sin bästa försäljningssiffra för november på 15 år. 8 181 bilar betydde en ökning med 18 procent jämfört med samma månad föregående år.

Läs mer: Volvo dominerar listan över säkra familjebilar

Sedan årsskiftet har bolaget sålt 95 874 bilar på den viktiga USA-marknaden, en ökning på 7,2 procent jämfört med samma period 2018.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Fler brandfarliga dieselbilar återkallas

Volvo dominerar listan över säkra familjebilar

BMW miljardsatsar på elbilsfabrik i Kina

3. Ny razzia hos Volkswagen

Publicerad: 04 december 2019, 11:50

Tysk statsåklagare har gjort ännu en razzia hos biltillverkaren Volkswagen. Det meddelar VW enligt bilsajten Automobilwoche.



Avslöjandet om fusket med avgasmätningar i dieselbilar för drygt fyra år sedan fortsätter att hemsöka Volkswagen.

Statsåklagaren i Braunschweig, grannstad till VW-högborgen Wolfsburg, har besökt flera Volkswagenkontor på jakt efter bevis kring avgasskandalen uppger Automobilwoche.

Åtgärden handlar om enskilda misstänkta i samband med motortypen EA 288, meddelar Volkswagen enligt sajten. Bolaget säger sig vidare samarbeta med både åklagare och tillståndsmyndigheter.

Statsåklagaren har enligt Automobilwoche bekräftat razzian men vill inte kommentera löpande undersökningar.

VW:s aktiekurs hade vid 12-tiden på onsdagen gått upp med knappt 1 procent, lite mindre än Frankfurtbörsens Dax30-index som helhet.

MIKAEL BJÖRK

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Mercedes utreds för fusk i Renault-dieselmotorer

2 december 2019

Tyska transportmyndigheten KBA har hittat misstänkt mjukvara i Mercedes mindre dieselmotorer.



Mercedes har redan avslöjats med att använda manipulerande mjukvara i flertalet av sina dieselmotorer vilket har lett till att företaget har tvingats återkalla över tre miljon bilar. Bland annat har storsäljare som C-klass och E-klass berörts av fusket som tyska transportmyndigheten Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) upptäckt, men även flertalet andra modeller som exempelvis GLK, GLC, S-klass och Vito.

Till följd av fusket dömde tyska åklagare i september Daimler AG, som Mercedes ingår i, till böter på 870 miljoner euro, motsvarande 9,2 miljarder kronor. Bötesbeloppet skulle eventuellt kunna öka med tanke på att KBA nu är något nytt på spåren.

Denna gång handlar det om Mercedes mindre modeller A-klass och B-klass. KBA säger sig undersöka så kallad misstänkt mjukvara, som har för avsikt att sänka utsläppen vid mätning men inte vid verklig körning, i modellseriernas mindre dieselmotorer som har köpts in från Renault. Smarts modeller, som är använder sig av Renaults dieselmotorer, sägs inte vara berörda. Om Mercedes transportbil Citan är involverad i det eventuella fusket eller inte är okänt.

Renault – som har anklagats för fusk i ett antal omgångar sedan dieselgate briserade – har i tysk media uttalat sig i ärendet. De hävdar att motorerna var fria från eventuellt fusk vid leverans till Mercedes och att motorernas mjukvara är utvecklad av Mercedes ingenjörer.

Daimler har inte velat kommentera detta nya ärende i tysk media utan pekade på ett tidigare uttalande att de inte utesluter fler återkallelser på order av KBA.

På bilden ovan ses Mercedes A 180 d som, precis som A 160 d, har en 1,5-liters Renault-dieselmotor under huven.

Mattias Rabe

5. Trots elbilssatsningen – Ola Källenius bekräftar: V12-motorn blir kvar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-04, 09:28

Bensinfansen jublar: Maffiga motorn blir kvar.



Att ställa om stora biljättar till att storsatsa på elbilar kostar mångmiljardbelopp – det är något bland andra Mercedes får erfara just nu.

Ola Källenius, som är vd för Mercedesägaren Daimler, kommer behöva kapa 10.000 jobb över hela världen för att kunna snabba på elbilsomställningen och antalet chefer ska minskas med tio procent.

Vid flera tillfällen har Ola Källenius påpekat hur viktig han tycker elbilsomställningen är. Märket har lanserat flera nya laddhybrider med lång elräckvidd och första nya elbilen, suven EQC, har nu börjat säljas. Han har också förklarat att Parisavtalet är en "övertygelse" inom Mercedes, och inte bara ett krav.

Men mitt i de vackra orden om eldriften kommer också beskedet att Mercedes ska hålla liv i den bensindrivna V2-motorn i S-klass, uppger GT Spirit. Ola Källenius har bekräftat för sajten att V12-motorn blir kvar i nästa generation S-klass som ska lanseras 2021 – en viktig milstolpe för Mercedes som fortfarande ser S-klassen som märkets flaggskepp.

Att uppdatera den nuvarande V12-motorn för att klara utsläppskraven blir dyrt, men enligt Mercedes är det uppenbarligen värt besväret för att locka V12-sugna lyxbilsköpare runt om i världen.

Audi och Mercedes kapar tusentals jobb – och julbonusen hotad hos BMW

6. Officiell: Nya Opel Insignia med facelift

2019-12-04

Så uppdateras Opels familjebil



Opel Insignia har fått en ansiktslyftning. Opels familjebil uppdateras med nya lampor – men under skalet händer det mer.

PSA-koncernen har ärvt Opel Insignia från den gamla GM-regimen och i vissa delar är det gammal Saab 9-5-teknik fortfarande, även om det mesta är av nyare generation.

Det är därför dags för en ansiktslyftning. Men Opel går försiktigt fram och vill nog inte investera för mycket i den gamla GM-plattan.

Exteriört sett handlar det om nya strålkastare, nya stötfångare och två nya större, sannolikt fejkade, avgasrör baktill. Även grillen är upphottad. En verklig Opelkännare behövs för att se skillnaden. Lamporna får den allra senaste LED-tekniken med hela 168 ljuspunkter. Enligt Opel innebär det att mer av vägen är upplyst och ljusstrålen kan kontrolleras bättre. Dessutom kan bilen skärma av helljuset för mötande trafik.

När det gäller tekniska nyheter är Opel mer hemlighetsfulla än så länge. Inga interiörbilder har ännu visats. Dock ryktas det att bilen får flera nya motorer från PSA-koncernen, vilket också gör den lättare och snålare.

Opel hintar också att trådlös telefonladdare och ett uppdaterat infotainmentsystem är i vardande.

I Sverige är Opel Insignia en relativt marginell företeelse och har hittills sålts i 381 exemplar.







Redaktören bytbil

7. Prov: BMW X5 xDrive 45e – laddis för långfärd

Av John Argelander, Publicerad 2019-12-04, 06:26

laddhybrider brukar fokusera mer på prestanda än på utsläpp, men med nya x5 45e pangar man på med klassledande elräckvidd och ett för klassen attraktivt pris.



Laddlucka på vänster framskärm avslöjar att du kör en X5 xDrive 45e.

VAD ÄR NYTT?

Den stora nyheten med X5 xDrive 45e – förutom den klart förbättrade räckvidden på el – är att cylinderantalet har ökat med två jämfört med i föregångaren X5 xDrive 40e.

Nya X5 45e har den tre liter stora radsexan som normalt sitter i X5 xDrive 40i, plus en elmotor. De två motorerna ger sammanlagt 394 hästar och 600 Nm, samma siffror för föregången är 313 hk/450 Nm. Det är alltså mycket bättre fart på den här bilen: 0–100 km/h går på strax över fem sekunder, vilket är ganska imponerande med tanke på att den väger drygt 2,5 ton (+375 kg jämfört med "vanliga" X5 40i).

Vi fortsätter jämförelsen med den föregående versionen, en modell som gick drygt 2,1 mil på el när vi testade den hösten 2016. Nykomlingen ska klara hela 8,6 mil, mycket tack vare ett väldigt mycket större batteripaket.

Observera att den siffran baseras på WLTP-normen, och därför är landsvägssiffran ännu mer imponerande: 9,7 mil. Det är nästan tio mil. Sedan finns det en 69 liter stor bensintank som garanterar att man kommer vidare på sin resa. Volvo XC90 T8 kom knappt 3,3 mil på el i nyss nämnda test, och har en bensintank som endast rymmer 50 liter.

När det gäller laddningen fyller man batteriet på strax under sju timmar vid en 3,7 kW-ladd-box, och får 80 procent på fem timmar. Laddar man hemma tar det drygt tio timmar att gå från 0 till 100 procents laddning.



Konventionell förarmiljö med fin kvalitetskänsla och bra rymd.
I baksätet är det inte riktigt lika rymligt.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Bilens mjukvara är inställd så att eldriften används när helst det är möjligt, vilket i eDriveläget inkluderar vid stadskörning och även vid högre hastigheter så länge man är relativt försiktig med gasfoten. I Max eDriveläget går bilen på el i upp till hela 135 km/h, men då ska man inte räkna med så speciellt lång räckvidd, X5 är en stor klump som ska tryckas genom luften. Det märks inte minst då vindbruset kring de stora sidospeglarna är relativt högt, en bieffekt av att drivlinan inte hörs alls.

När man behöver mer kraft än vad elmotorn kan ge kliver bensinaren in i handlingen, och det gör den sömlöst och väldigt diskret. Normalt sett är det svårt att höra vilken motor som är igång, då även den sexcylindriga av dem är väldigt tystlåten.

Från stillastående är accelerationen hyfsat imponerande tack vare att elmotorn (som är placerad mellan bensinmotorn och den åttastegade automatlådan) drar resolut redan från start, men sedan planar fartökningen ut.

BMW:s fabrikstid till 100 km/h lär bli knepig att nå, men oavsett detta är X5 45e en rask bil – och därtill en av de finaste stora suvarna som finns på marknaden när det gäller köregenskaperna. Just den detaljen ligger i modellens DNA, och i viss mån även i hela märkets dito.

X5 45e må vara stor och tung, men den räds inte aktiv körning på kurviga vägar utan är tvärtom stabil, förtroendeingivande och underhållande – åtminstone i sin klass. Bromskänslan, ofta en svag punkt på laddhybrider då många tillverkare har svårt att få till samspelet mellan de mekaniska bromsarna och elmotorernas energiåtervinning, är dock riktigt bra.

Styrningen lever däremot inte riktigt upp till traditionell BMW-klass, responsen är fin och bilen går villigt dit man styr, men känslan i ratten är ganska vag.



Bensintanken rymmer 69 liter – 14 färre än i X5 xDrive 40i.

NÖRDFAKTA.

Litiumjonbatteriet i X5 45e är på 21,58 kWh – som en jämförelse hade BMW i3 22 kWh när den kom 2013. Och det är en ren elbil. Tänkvärt.

En annan smått förbluffande detalj med BMW X5 som modell är att den hade premiär 1999 – det har alltså gått tjugo (!) år sedan suvarna tog steget från terrängen till asfalten.



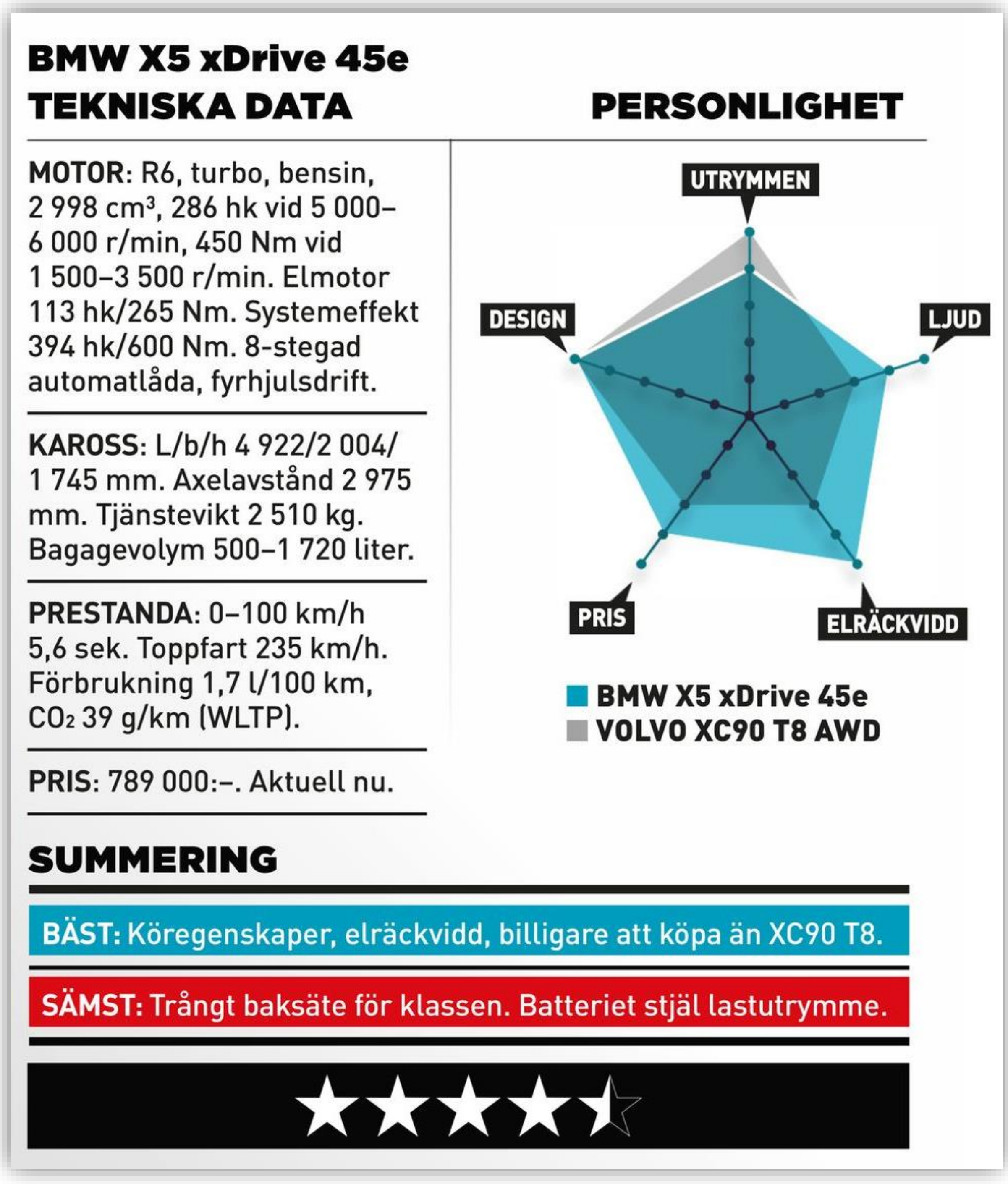
Drivlinan går att ställa in efter körförhållandena.

BORDE JAG KÖPA EN?

Om du letar efter en stor, laddbar suv är det det korta svaret ja. Den närmaste konkurrenten Volvo XC90 T8 AWD är visserligen rymligare, speciellt i baksätet och i bagageutrymmet, men X5 är ingen trång bil. X5:ans elräckvidd gör det dessutom möjligt att köra klart mer på el, vilket är positivt. Och när bensinmotorn går igång är X5:ans radsexa mycket mysigare (i synnerhet akustiskt) än den fyrcylindriga motorn i XC90 T8.

Lägg till detta att BMW:n är den billigare av de två, åtminstone så länge vi pratar grundutförande. Volvo vill ha 819 900 kronor för sin största laddhybrid, BMW "nöjer sig" med 789 000. Och ja, vi är väl medvetna om att det alltid tillkommer en del tillvalsutrustning i båda fallen, men ändå. Några extrautrustningsrutor kan man åtminstone bocka i för de 30 900 kronor som skiljer bilarna åt.

Vi frågade nyligen våra läsare som äger laddhybrider om deras laddningsvanor, och då framkom det att de som kör laddbara bilar i det här segmentet kör mindre på el än ägare till mindre laddhybrider. Men har man en bil som går nästan tio mil på el är det bara korkat att inte utnyttja det.


BMW X5 xDrive 45e
TEKNISKA DATA

MOTOR: R6, turbo, bensin, 2 998 cm³, 286 hk vid 5 000–6 000 r/min, 450 Nm vid 1 500–3 500 r/min. Elmotor 113 hk/265 Nm. Systemeffekt 394 hk/600 Nm. 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 922/2 004/1 745 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 2 510 kg. Bagagevolym 500–1 720 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,6 sek. Toppfart 235 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km, CO_2 39 g/km (WLTP).

PRIS: 789 000:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET

SUMMERING

BÄST: Köregenskaper, elräckvidd, billigare att köpa än XC90 T8.

SÄMST: Trångt baksäte för klassen. Batteriet stjäl lastutrymme.

★★★★½

8. Spökande elfel plågar BMW-ägaren – kostar 20 000 att fixa

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-02, 06:23

Vindrutetorkarna igång när bilen är parkerad och låst. Får ingen ersättning av bilfirman.



Nya bilar är sprängfyllda med elektronik och elfel är därför inte alls ovanliga. Bland auto motor & sport-ägarna som satt betyg på sina bilar i vår begagnatdatabas är det många som klagar på just elfel.

Tyvärr är de också ökänt svåra att hitta och reparera. Vi har tidigare skrivit om en miss BMW gjort i utvecklingen av flera suv-modeller, där spolarvätska kan tränga in i kablarna och ställa till med allvarliga fel, och nu klagar även en BMW 5-serie-ägare på mystiska fel i en anmälan till Allmänna reklamationsnämnden (ARN).

BMW-ägaren köpte en 520d från 2011 som snart visade sig ha spökande elfel:

• Stolsvärmen slutade fungera när det blev kallt.

• Vindrutetorkarna och bakrutetorkaren fungerar sällan när det regnar men kan istället sätta igång sig själva vid andra tillfällen, även när bilen är parkerad och låst, och då går de heller inte att stänga av.

• Vindrutespolningen fungerar bara ibland.

• Att låsa bilen fungerar inte alltid varken med fjärrnyckeln eller manuellt.

• Innerbelysningen fungerar inte när bilen öppnas.

• Ibland låser sig bilen när han själv sitter i den, men inte alltid.

• Bakluckan går inte att öppna men ibland går själva bakrutan att öppna (en finess på BMW:s kombibilar).

Problemen brukar oftast dyka upp när bilen är kall och avtar när den uppnått arbetstemperatur. En BMW-verkstad har felsökt bilen för 4.800 kronor och kommit fram till att det kommer kosta 15.500 kronor att reparera den – alltså en totalnota på 20.300 kronor.

Felen ska bero på glapp i en styrbox. BMW-ägaren har också tvingats reparera kondensorn till luftkonditioneringen, en LED-baklampa och en del andra komponenter.

BMW-ägaren har anmält företaget som sålt bilen till ARN, men där får han inget gehör. Bilen var besiktigad och kontrollerad när den såldes, hävdar firman, och någon ersättning blir det därför inte.

Eftersom ägaren heller inte lyckats bevisa att felet inte fanns när han köpte bilen, och eftersom det nu gått över två år sedan bilen köptes, går ARN på verkstadens linje och nekar rätt till ersättning.

9. Sex nya Ionityladdare på gång i Sverige – men Tesla smiter före i Norrland

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-12-02, 18:59

Det är ungefär ett år sedan laddnätverket Ionitys snabbladdare började dyka upp längs europeiska vägar.



Ionity är de stora biltillverkarnas svar på Teslas Superchargerladdare och det stöttas ekonomiskt av bland andra BMW, Mercedes och Volkswagen.

Ionity hade ambitiösa mål när det drog igång: 400 snabbladdningsstationer skulle finnas längs europeiska vägar före 2020. Riktigt så många har det inte blivit: enligt den inofficiella sajten Ionitychargers finns i skrivande stund 186 Ionityladdare, varav elva i Sverige.

En tydlig skillnad mellan Ionity och Teslas Superchargers är att Tesla är betydligt bättre representerat i norra Sverige. Ionity finns inte längre norrut än Ytterån utanför Östersund. De övriga Ionityladdarna finns i Enköping, Södertälje, Karlstad, Örebro, Mantorp, Spekeröd norr om Göteborg, Varberg, Värnamo och Malmö.

Förutom de elva Ionityladdare som alltså är öppna i Sverige byggs just nu ytterligare sex stationer: Sundsvall, Norrköping, Ulricehamn, Oskarshamn, Helsingborg och Kristianstad.

I nuläget kostar det 80 kronor att ladda vid en Ionityladdare oavsett hur mycket du laddar eller hur länge. På sikt kommer Ionity förmodligen ändra priserna och införa någon form av rörlig kostnad, men inte ännu.



Gröna punkter markerar öppna Ionityladdare, gula markerar laddare som byggs nu. Karta: Ionitychargers



Teslas laddnätverk som jämförelse. Karta: Supercharge.info

10. Karma Revero i snabbare GTS-utförande

1 december 2019

Ni kanske minns laddhybriden Fisker Karma? Bilen som designades av danske Henrik Fisker runt en laddhybriddrivlina från General Motors. Företaget fick ekonomiska problem men räddades undan konkurs. Nu presenterar en av överlevarna – Karma Automotive – en ny bilmodell: Karma Revero GTS.



Det är på bilsalongen i Los Angeles, som stänger efter helgen, som Karma rullar fram en Revero GTS, en sportigare version av den Revero GT som visades i våras. Det är naturligt att Karma väljer Los Angeles för sin visning då det var i Kalifornien som gamla Fisker Karma hade störst framgång, bland annat med skådespelaren Leonoardi di Caprio som ambassadör.

Karma-bilarna byggs för hand i Karma Innovation and Customization Center i södra Kalifornien. Karmas vd Dr Lance Zhou höll själv i visningen av bilen på bilsalongen. GTS ska klara en acceleration 0–100 km/h på mindre än 3,9 sekunder. Toppfarten är begränsad till knappt 210 km/h. GTS innehåller en hel del nya kolfiberdetaljer och på insidan har Karma ett ljudsystem med Soloscape-teknik.

Vid visningen i Los Angeles pekade Karma speciellt på att Revero GTS kvalar in som en bil som kan användas i de filer som i vissa stater endast tillåter bilar med mer än en passagerare. Bilen kan uppdateras över internet och har samma drivlina som föregångaren Karma GT, det vill säga en drivlina med dubbla elmotorer som arbetar tillsammans med en trecylindrig turbomotor som generator när batteriet är urladdat. Tre cylindrar? Ja, den gamla fyrcylindriga GM-motorn har bytts ut mot en trecylindrig motor från BMW. Räckvidden på el är nästan 13 mil och totalt cirka 58 mil. Batteriet är ett nickel-magnesium-kobolt på 28 kWh. Föraren kan välja tre olika körlägen via en knapp på ratten.



Karma har på egen hand utvecklat en omvandlare från batteriets likström till den växelström som elmotorerna vill ha. Det är också växelström som genereras från energiåtervinningen vid inbromsningar som då omvandlas till likström till batteriet. Revero har också en ny typ av bromsok som förlänger räckvidden, ny fjädring och en mer precist styrservo än tidigare.

Revero GT och GTS har ett launch control-system där bensinmotorn varvas till 4 000 r/min för att ge maximal energi via generatorn. Precis som i Fisker Karma används gamla träd till en del av inredningen. För Revero GTS gäller träd från King Gillette Ranch i Santa Monicabergen. Skinnklädseln kommer från Bridge of Weir-gården i Skottland.

Nya Karma GT och GTS ska börja byggas under 2020 och 2021 ska Karma presentera en helt ny bilplattform. Karma hoppas på leverans redan under det första kvartalet nästa år. Priset i USA är 149 950 dollar, närmare 1,5 miljoner kronor.



Jan-Erik Berggren

Feber

11. Bugatti Chiron i naken kolfiber

2019-12-02 kl 13:00

Det här är Noire Duo



Många nya superbilar har karosser i kolfiber men detta döljs ofta under lack. Därför erbjuder en del tillverkare att man kan få bilen med synlig kolfiber, och nu presenterar Bugatti modellen Chiron med just detta. Två stycken specialversioner erbjuds och de kallas för Noire Sportive och Noire Élégance, endast 20 exemplar kommer att tillverkas. Noire Sportive (bilden ovan) är matt överallt medan Noire Élégance har klarlack på allt sitt kolfiber. Bilarna är inspirerade av specialversionen La Voiture Noire som presenterades tidigare i år.

Prislappen börjar på tre miljoner euro och de första kunderna ska få sina bilar under andra kvartalet nästa år. Om du redan har beställt en Chiron Sport kan du uppdatera denna till Noire-exteriör för 100.000 euro extra.



AV BOBBY GREEN

12. Så mycket kostar det att äga en Bugatti Veyron

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-12-02, 15:18, uppdaterad 2019-12-02, 16:38

Bugatti Veyron fanns i produktion i 10 år och byggdes i 450 exemplar. För att lägga vantarna på en måste du slanta upp mellan 25 och 30 miljoner. När du väl har bilen i din ägo ska du också underhålla den. Och det är inte billigt. Fastighetsmogulen Manny Khoshbin avslöjar i en ny Youtubevideo hur mycket de egentligen kostar att äga en Bugatti Veyron.



Bugattis rekommendation är att man byter motorolja på sin Veyron en gång om året. Gott så, men själva bytet kostar inte mindre än 240.000 kronor. En bidragande orsak till det häftiga priset är att jobbet är oerhört komplicerat, i jämförelse med ett "vanligt" oljebyte.

Hjul, bromsar och delar av underredet måste skruvas av för att komma åt de 16 (!) oljepluggarna.

På tal om hjul. Däcken ska bytas vartannat år, enligt Bugattis rekommendationer. En ny uppsättning gummi till en Veyron kostar 364.000. Lägg därtill att du var 1.600:e mil ska byta fälgarna – till en kostnad av 478.000 kronor.

De ovanstående kostnaderna är alltså återkommande. Skulle det vara så att något måste bytas av slitage eller för att det går sönder kan det bli dyrare. En ny bensintank till en Bugattis Veyron kostar 191.000. Jobbet för att byta den går på 210.000. Så allt som allt står man med en nota på strax över 400.000 kronor.

Glöm heller inte att det tillkommer kostnader för skatt och försäkring.

[Så svindyrt är det att äga en Bugatti Veyron]()

[Tidernas klipp: Sålde sin Koenigsegg med 18 miljoner i vinst]()

13. Provkörning av McLaren GT

Oskar Krüger, 1 december 2019

McLaren breddar sitt modellutbud i en hiskelig fart. Här är helt nya McLaren GT, en bekväm och praktisk sportbil som inte ska tumma på McLarens DNA.



Klicket i mekaniken när jag trycker till växlingspaddeln i aluminium får mig att känna något jag sällan känner i bilar. Det urfrästa stycket är i sig något jag skulle kunna vila ögonen på i timmar, men det är det där klicket som omedelbart följs upp av en ny tonart bakom ryggen som fyller kroppen med en ovanlig känsla. Att känna sig ett med bilen. På riktigt. In i hårnålen rappar det till våldsamt vid varje nedväxling och varvtalet är högt när jag i utgången stämplar fullt på tvåans växel. Det tar några millisekunder innan turbotrycket är som det ska och alla 620 hästkrafterna vaknar till liv.

Att accelerationen är magvridande känns överflödigt att tillägga men ändå är 0-100 km/h på 3,2 sekunder obligatoriskt att nämna. Mer imponerande är 0-200 km/h som går på nio sekunder blankt. Turboladdningen gör sig till känna lika väl för mitt innanmäte som för öronen, uppladdningen är tydligare än i någon annan bil och kvittret när gaspedalen lyfts in i böjen är utpräglat.

Precisionen och den unika känslan i styrningen slår fast att McLaren GT känns som en del av kroppen. Samtidigt blir den aldrig spårkänslig eller nervös. När kurvans vinkel tilltar och däcken närmar sig utkanten av sin komfortzon hörs ett lätt tjut. Det är en lätt understyrning som McLaren-bilen bjuder på, ett moment jag enkelt löser med högerfoten i utgången av kurvan. Antisladdsystemet i sport-läge och baken åker ut precis lagom mycket som jag känner igen från både McLaren 720S och årets segrare i bankalaset – McLaren 600LT.

Tvåan blir trean och trean blir fyran, motorljudet är högt och klangen från de två väl tilltagna utblåsen är typiskt McLaren. Inte alls lika välljudande som många andra motorer, men kraftfullt. Motorn är en pjäs att beundra oavsett om man gillar turboladdning eller inte. För effektiviteten man får är ljuvlig, och trots den linjära kraftutvecklingen blir det aldrig tråkigt. Långt ifrån, V8:an i McLaren GT drar gärna över 8000 r/min.



McLaren GT är en vardagskompatibel mittmotorsportbil som inte tummar på körglädjen.

Nu är det faktiskt inte det här som McLaren GT handlar om, även om det är helst så jag använder en bil med den potential som GT har. Att bilen ska bete sig som en McLaren är såklart självklart, men det här är märkets mest tämjda modell hittills med komfort och praktikalitet i ett mycket högre fokus än tidigare. Ändå har jag svårt att direkt distansera GT från 600LT och 720S, vid full attack finns det ingenting jag saknar.

McLaren GT ger föraren allt man kan önska – körkänslan är magisk! Om de tre körs i direkt jämförelse upplevs med största sannolikhet större skillnader. Och om man skulle ta ut McLaren GT på banan skulle den förmodligen visa upp brister som den inte visar här på några av Frankrikes bästa vägar strax ovanför Nice. Men det är på bana GT ska vara. Att se en bil med mittmotor, 620 hästkrafter och en kraft/vikt-ratio på 405 hk/kg som en bil för vardagen och långa resor är svårt.

Helst kör jag med Track-läget hela tiden. Men för den del av Sveriges befolkning som faktiskt kan köpa en McLaren GT med ett pris som börjar strax över två miljoner kronor vrider jag de två körlägesväljarna till Comfort. McLaren har ett unikt system där det högra av vreden på mittkonsolen ställer läget för drivlinan och det vänstra för väghållningen. Klickar man på vreden kan man med det högra välja att växla manuellt, och med det vänstra att stänga av antisladdsystemet. Därtill har man en knapp med ordet ”Active” som helt enkelt stänger av och på vreden. Lyser inte ”Active” är bilen i normalläge.

Om McLaren GT är en bekväm bil eller inte är en definitionsfråga. För att vara en sportbil är den bekväm, men jämför med en vanlig bil framstår McLaren GT som stötig (och förmodligen bullrig på svenska vägar). Bakom ratten går jag inte miste om några av vägens ojämnheter. Men stötdämpningen är inte så hård att det gör ont i kroppen. Stolarna har mjukare stoppning och skillnaden mot skalstolarna i kolfiber som McLaren erbjuder till andra modeller är stor. Skålningen är mycket mindre och stoppningen är mjuk. Ett minus med de sköna stolarna är att jag varken får ner, eller fram, stolen som jag vill.



Samma design som övriga modeller men ädlare materialval.

En viktig aspekt i vardagslivet och för långresor är bagageutrymmet. Något som rimmar dåligt med en mittmotorbil. Här har dock britterna varit finurliga och lyckats få till 570 liter bagageutrymme i den 468 cm långa bilen. Framtill ryms 150 liter vilket kan jämföras med 132 liter hos Porsche 911. Men då 911:an har svansmotor och inte rymmer någonting där bak, om man inte räknar baksätet som McLaren GT saknar, rymmer GT 420 liter under glasluckan baktill. En stor volym som kan jämföras med en vanlig bil men i McLaren är det betydligt mer svårlastad. Ändå lär du bli förvånad över hur mycket man faktiskt får plats med!

McLaren påstår förstås att GT är en GT-bil, men snarare är det här en lite bekvämare och rymligare sportbil. GT är inte lika prestandafokuserad som sina syskon, men bakom ratten finns det ingenting jag saknar. Därtill är komforten bättre än de flesta sportbilar och mängden packning man kan ha med sig är imponerande. Det här är sportbilen för dig som vill använda den alla dagar, året runt. Kanske borde britterna bygga en GT med fyrhjulsdrift för oss nordbor. I dagsläget är det bara en motor, en växellåda och bakhjulsdrift som erbjuds.



För att vara en sportbil är GT bekväm,
men jämför med en vanlig bil framstår den som stötig



Under glasluckan rymms 420 liter. Det gör det inte i en vanlig sportbil…



Tom Taylor – Global Product Manager – McLaren GT

Fyra frågor

Vilken modell är GT baserad på? – Den är inte riktigt baserad på någon utan snarare ett hop-plock av delar från 570S och 720S, men givetvis har GT mest unika delar.

Som första McLaren har GT 21-tums fälgar bak, det rimmar lite konstigt när GT ska vara er mest bekväma bil? – Däckprofilen är samma som för en 20-tums fälg, och anledningen till att vi gick upp i storlek är helt enkelt för att GT såg lite mesig ut på 20-tum.

Har ni planer på att bygga annat än superbilar? – Nej, jag kollade på framtidsplanen för flera år framöver innan jag åkte hit och jag kan meddela att det är sportbilar för hela slanten och absolut ingen suv.

McLaren 540C är er billigaste modell, kommer ni göra något billigare än så? – Vi har kapacitet att bygga 6 000 bilar per år och det har vi som mål att klara med vårt befintliga utbud. Vi har varken plats eller behov av att bredda vårt varumärke i den riktningen.

Det här är nytt!

Motor

Dubbelturboladdad V8 på fyra liter som i grunden är samma som för McLaren 720S. Motorn i GT är dock inte bara en nedtrimmad motor, utan är byggd för att ha en mer vridstark karaktär med motordelar unika för GT.

Utrymme

420 liter bak och 150 liter fram är väldigt mycket för en sportbil.

Infotainment

GT har McLarens senaste system som är fem gånger snabbare än det gamla. Enkelt och bra.



Som sina syskon har GT en kolfiber monocoque som grundkonstruktion.

McLaren GT

Pris

Ca 2 300 000 kronor, säljs nu.

Motor

Bensin. Längsmonterad 8-cyl V-motor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Dubbelturbo. Kompression i. u. Borrning/slag 93,0/69,9 mm, cylindervolym 3 994 cm3. Max effekt 620 hk (456 kW) 7 500 r/min, max vridmoment 630 Nm vid 5 500-6 500 r/min.

Kraftöverföring

Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med dubbla triangellänkar per sida.

Bromsar

Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fram: Fälgbredd 8 tum, däck 225/35 R20 Bak: Fälgbredd 10,5 tum, däck 295/30 R21.

Mått/vikt **(cm/kg)**

Axelavstånd 268, längd 468, bredd 205 (med infällda backspeglar), höjd 121, spårvidd f/b 167/166. Markfrigång 11-13. Tjänstevikt 1 600, maxlast i. u, max släpvagnsvikt 0. Tank 72 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 150 liter fram, 420 liter bak.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 3,2 s, toppfart 326 km/h. Bränsleförbrukning (NEDC): Stad 1,46 l/mil, landsväg 0,87 l/mil, blandad körning 1,08 l/mil. CO2 245 g/km.

Bränsleförbrukning
(WLTP): Låg 2,22 l/mil, extra hög 1,02 l/mil, hög 0,93 l/mil, medium 1,19 l/mil, blandad körning 1,19 l/mil. CO2 270 g/km.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 0 år, rostskydd 10 år, lack 3 år.

Skatt
15 285 kronor per år de första tre åren.

Rivaler



Porsche 911 Turbo S
Snart lär Turbo S-versionen av senaste Porsche 911 vara här. En bil som väntas matcha GT:s hästkrafter och kosta runt 2 000 000 kronor.
Pris: Ingen uppgift.



Aston Martin DB11 AMR
Brittiska kusinen DB11 AMR matchar McLaren GT med hästkrafter (639 hk) och pris. Men med en frontmonterad V12-motor skiljer sig grundtanken om en GT.
Pris: Ca 2 300 000 kronor.

14. Tillverkarna vars el-pickups utmanar Tesla Cybertruck

John Edgren, 2019-12-03 08:42

Tesla har uppmärksamheten men i kulisserna väntar en rad modeller på att få ta sig an Cybertruck. Här är några av de företag som lanserar batteridrivna pickups under 2020 och 2021.

Alla pratar om Elon Musks pickup, även om medierna i allt mindre utsträckning diskuterar elefanten i rummet. För Cybertruck har en design som i bästa fall delar bilköparna och frågan är om det verkligen var fadäsen med de spräckta rutorna som fick Teslas aktiekurs att dyka efter avtäckningen?

Men de som inte kan tänka sig att åka till jobbet i Skogsmulles trekantiga hatt behöver bara hålla ut lite till, för en rad fordon är på väg ut i det elektrifierade pickup-segmentet. Och modellerna kommer från etablerade såväl som nya tillverkare.

Bland uppstickarna finns bland annat Neuron EV, som är baserade i Kalifornien men backas av kinesiskt kapital. Nu har bolaget släppt mer information och en mängd nya bilder på T-One, deras första modell. Plattformen ska kunna husera flera olika karosser, bland annat versioner med flak, ett transportskåp eller en lyxig van för passagerartransporter.

Paradoxalt nog har dimensionerna på de modeller som ska ersätta dagens bensindrivna pickups vuxit till enorma dimensioner. För i likhet med Cybertruck har T-One en storlek som vi européer vanligtvis inte förknippar med privatbilar. Däremot har Neuron sagt att de är helt ointresserade av att tävla med snabb acceleration.

Styrkan ligger istället i den skalbara plattformen som ska kunna rymma olika typer av drivlinor och eventuellt kan bränsleceller bli ett alternativ. Dock är det klart att pickupen ska erbjudas med ett skydd för flaket med solceller. Det rapporterar Carscoops.

Målgruppen för T-One är satt till unga professionella mellan 30 och 50 år. Men i dagsläget finns inte ens en vag angivelse för produktionsstart. Neuron EV har meddelat att bolaget behöver fler stora investerare innan man kan ta sig ut på marknaden.

Här är några av de utmanare som står i startblocken:



Atlis

Det Arizona-baserade företagets modell heter XT. Atlis erbjuder två olika hytter och två storlekar på lastutrymmet. Köparen kan också välja mellan att ha en elmotor på vardera axel eller en elmotor i varje hjul. Batteripacken levererar en räckvidd på 482 kilometer, 643 kilometer eller 804 kilometer. 0–96 km/h ska klaras av på fem sekunder. Tillverkningen sägs dra igång i USA under 2020.



Lordstown Motors

Bolaget grundades 2019. Då tog man också över General Motors fabrik i Lordstown Ohio, och döpte sitt bilmärke efter staden. Den första modellen ska heta Endurance. Tekniken under skalet kommer dock från uppstartsföretaget Workhorse. Lordstown utlovar en räck-vidd på 418 kilometer. Produktionen är planlagd till sent under 2020.



Rivian

Deras pickup välte internet, och uppstarten har lyckats säkra tung uppbackning från Ford och Amazon. Rivians debutmodell R1T profilerar sig som ett fordon med terrängkapacitet. En elmotor är placerad bakom varje hjul, och skogsutflykterna har plats för fem passagerare. Bilen ska samtidigt klara 0–96 km/h på tre sekunder och kunna dra upp till fem ton. Batteripacken ger en räckvidd på 370 kilometer, 482 kilometer samt 643 kilometer. Produktionsstart är satt till slutet på 2020.



Hercules

Bakom det Detroit-baserade bolaget står ingenjören James Bryer, som tidigare har jobbat med Chevrolets elektrifierade utbud, bland annat Volt och Bolt. Hercules har satt ribban högt för sin första modell. Alpha kommer ha fyra elmotorer som tillsammans levererar drygt tusen hästkrafter. Bilen ska kunna dra 5 682 kilo, och räckvidden är beräknad till 482 kilometer. Avtäckningen kommer att ske under våren 2020 men i dagsläget har bolaget bara presenterat en photoshoppad GMC Sierra. Produktionsstart är planerad till 2021. Det rapporterar Autocar.



Bollinger

Med en doft av ur-Land Rovern har Bollingers design väckt mycket gillande och deras pickup B2 kommer primärt att slåss med sin formgivning, för prestandan är i sig inte lysande. Räckvidden ligger på 321 kilometer, och den kan dra 3 409 kilo. Samtidigt har tillverkaren siktat på att modellen ska vara praktisk. Bland annat har den tio uttag för mobila enheter eller elverktyg. Bilen kan bära 2 273 kilo last, och om man fäller en del av fronten så blottas en nära 5,8 meter lång tunnel där man exempelvis kan stuva plankor. Produktionsstart är satt till sent under 2021.



Ford

Biljätten gör ingen hemlighet av att man siktar på att tukta Tesla, och Elon Musk har svarat med att låta Cybertruck slå Fords F-150 i en dragkamp. Mot slutet av 2021 ska dock en batteridriven version av den storsäljande pickupen börja tillverkas. Ford har inte avslöjat prestandan, men för att demonstrera vad köparna har att vänta lät de en prototyp dra tågvagnar med en vikt på 567 ton. Därmed ansåg Ford att man slagit Teslas tidigare rekord där en Model X drog en Boeing 787-9.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Elon Musk: Därför sprack rutan på Cybertruck

Designexperten: Cybertruck reflekterar vår dystopiska tid

Ford tackar nej till en Cybertruck-duell

Lista: Här är alla elbilar som kommer att finnas ute 2020

Klassiker

15. Minin från Venezuela - Minicord

Publicerad 2019-12-04 8:02, **text Mårten Carlsson**

Det byggdes hundkojor i Venezuela också, men på lite annat sätt.



Fabriken hette Facorca och låg i Mariara, drygt 15 mil väster om Caracas. I april 1990 fick man igenom en överenskommelse med Rover Group i England att bygga Mini på licens. Fast för att förenkla det hela, Facorca var ju ingen bilfabrik, så skulle dom göras med glasfiberkaross.

Från början kallades dom Mini Coupé men det namnet fick man tydligen inte använda, istället döptes de raskt om till Minicord. Ett par prototyper gjordes under 1991 och produktionen kom igång på allvar i december det året.

Så vad fick man i en Minicord förutom plastkaross?

Hela fyra varianter erbjöds, från BX, som ungefär motsvarade den avskalade Mini City hemma hos oss, med plastnavkapslar.

Valde man SB (standard basico) fick man lättmetallfälgar och en AM/FM kasettradio

SA (standard aire) luftkonditionering tillkom, och med toppmodellen FA drog man till med läderklädsel, dimljus, varvräknare, kromade kofångare och annat.

Inredningen kom bara i grått oavsett modell.

Alla Minicord fick den beprövade 998cc motorn, och här uppstod ett problem - och en specialmodell.

Kunderna tyckte den generellt var för slö. Minicord såldes förutom i Venezuela även till Colombia, länder med slingriga bergsvägar och höga höjder. Facorca ville ha den stora 1275cc motorn, men det fick man inte, Rover group hade alldeles för många 998-motorer över som dom ville bli av med...



Men 1993 fick man till en deal med John Cooper Garages istället, och därifrån fick man trimkit för 998:an. Så nu fick Venezuela altså en egen Mini Cooper, med 60 hästar istället för de vanliga 40.

Cooperbilarna fick förutom skärmbreddare, svart läderinredning med röd piping, dimljus även den brittiska Cooperns panel med extra mätare.

Man hade ingen avsikt att göra några större volymer, Produktionen gjordes nästan helt för hand.

Dock försökte man satsta på att sälja den i USA. Ett kontor sattes upp och två demobilar togs dit. Ombuden visade upp den på mässor, tog upp beställningar och lovade att bilen skulle snart bli godkänd och typas för USA. Fast det fanns inga planer på det alls. Ombuden sålde sedermera demobilarna och försvann - troligen med förtjänsten i fickorna.

1994 var ett dåligt år för Facorca, trots en ny importör i Colombai sköt til lite pengar, ocn ny styrelse bildades gicvk det knackigt. Det blev bara 24 Minicord byggda, varav en specialbyggd cabriolet.

1995, gick det ännu sämre och efter blott 13 bilar satts ihop, tog man ner skylten och stängde dörren. Totalt gjordes det 1309 Minicord i Facorcas regi.



16. Grattis Alexander!

Carl Legelius

12 december 2009

Idag firar människorna att Alexander och Alexis har namnsdag. I bilvärlden finns ingen känd Alexis men väl två Alexander och dem har inte Klassikerkalendern missat. Lloyd Alexander och Alexander-Turner.



Det är modellnamn - inte bilmärken - som har namnsdag i Klassikerkalendern. Ibland kan det vara oklart, Hansa till exempel, som omväxlande varit märkes- och modellnamn. AMC skall vi inte tala om, där har förvirringen varit total.

När det gäller det lilla engelska sportbilsmärket Turner är Alexander ett modellnamn även om det skrevs före märkesnamnet. Den förnäma Flying Standard är ett annat exempel på den ordningen.

Turner Sports Cars var en liten firma vars ägare Jack Turner till en början byggde enstaka tävlingsbilar. Under åren 1955-1966 tillverkades i små serier egenkonstruerade sportvagnar.

Produktionen ägde från 1956 rum i en verkstad vid den lokala flygplatsen i Wolverhampton. Motor och drivlina hämtades först från BMC, sedan från Ford.

Sportbilarna från Turner var mycket framgångsrika i klubbtävlingar på bana och förvånade ofta genom att köra från mer kända sportbilsmärken.

Av alla typer tillverkades omkring 670 bilar varav knappt hälften finns bevarade. Av dessa finns en tredjedel var i England och USA och resterande fördelar sig på 15 olika länder.



Den lilla sportbilen var formskön och påminde i linjespelet om den betydligt större och dyrare AC Ace. Bilen på bilden är Alexanders demobil.

Turner 950 (1959-62) hade stålram och karosstomme i plåt men ytterpanelerna var av glasfiber. Bilen hade samma mått som en Austin-Healey Sprite men var 100 kg lättare. Samma BMC A-motor på 948 cc användes. Framvagnen kom också från BMC. Bakaxelupphängningen var säregen med tvärställd torsionsfjäder samt en länkarm på ena sidan och två på den andra.

Bilarna byggdes i rent hantverk och stora variationer i utförandet förekom. Många bilar levererades i byggsats för slutmontering av köparen som då slapp betala den höga engelska försäljningsskatten.

Alexander var liksom Downton och Speedwell ett trimningsföretag och producerade på sextiotalet färdiga trimningssatser för olika bilmodeller - så kallade conversion kits.

Alexander monterade och modifierade ett antal Turner som sedan såldes som Alexander-Turner 950. De flesta av dessa hade det av Alexander för BMC A-motorn utvecklade aluminiumtopplocket med tvärströmning - cross-flow head.

Effektökningen med detta topplock var minst 17 hästkrafter och det gjorde den lätta bilen ännu mycket snabbare än en Sprite. Med tillval av större förgasare och vassare kam blev prestanda likvärdiga med MGA:ns.

Alexander som är ett kejsar (och påve-) namn var kanske något pretentiöst som modellnamn på en minimalbil som **Lloyd**, men Lloyd Alexander var, särskilt i TS-versionen, rena raketen i jämförelse med de tidigare tvåtaktarna.

När Borgward år 1950 återlanserade Lloyd var det som en mycket billig och mycket primitiv småbil med tvåtaktsmotor på 10 hk. Karossen bestod av en trästomme klädd med konstläder. Den lilla bilen passade de karga förhållandena i efterkrigstidens Tyskland.

I takt med den ekonomiska återhämtningen förbättrades Lloyd successivt och 1955 blev det dags för Lloyd 600 med en fyrtakts tvåcylindrig radmotor med överliggande kam. Effekten var 19 hk.

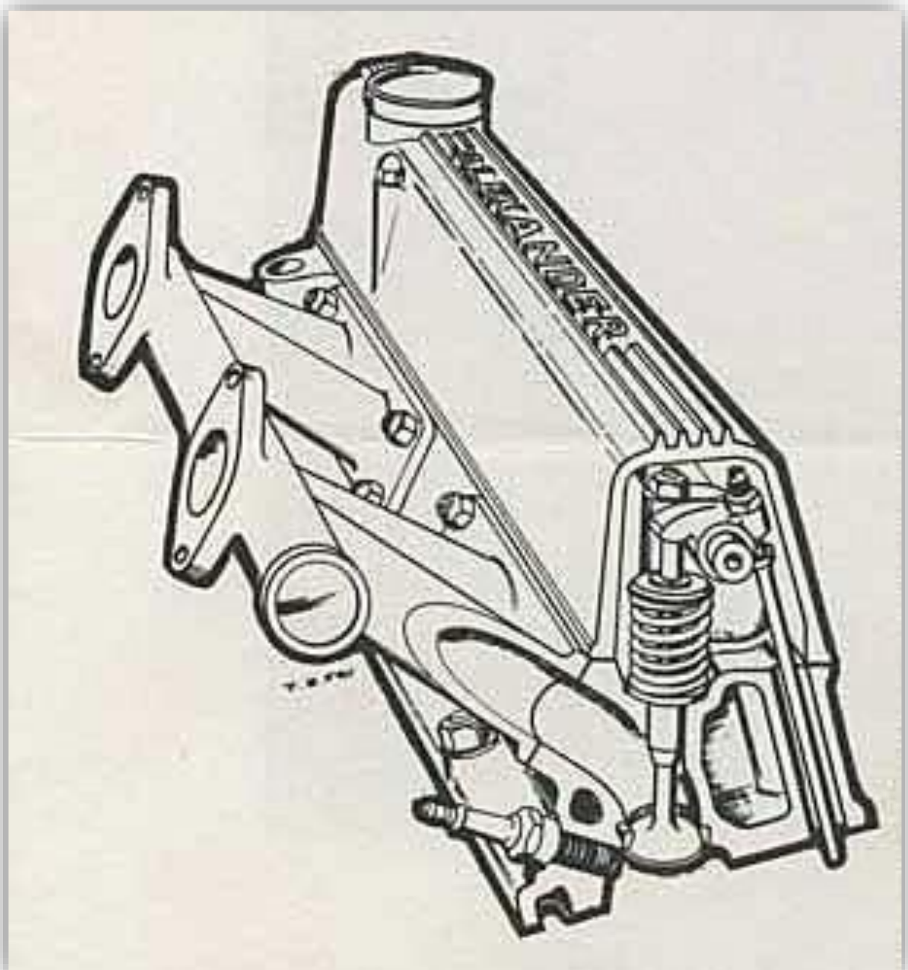
Lloyd Alexander som kom två år senare var en lyxupplaga av 600. Enda tekniska skillnaden var den kunde fås med fyrväxlad låda, senare standard.

Värstingen Alexander TS presenterades hösten 1958 med en effekt av 25 hk. Lloyds motorstyrka ökades alltså på åtta år med 150 %, ett troligen svårslaget rekord. Nu gick 0-100 km/t på under en minut och toppfarten var runt 110 km/t.

Lloyd upphörde liksom de övriga märkena i Borgwardkoncernen vid dennas upplösande 1961.



Alexander-Turner utmärktes av ett särskilt emblem på huven. Av Alexander-Turner lär det bara finnas fem stycken kvar i hela världen, varav en sedan flera år är under renovering i Skåne.



Topplocket som gav den stora effekthöjningen var en avancerad produkt från det lilla företaget Alexander. Dess grundare och ägare hade varit stridspilot under Battle of Britain och han tävlade flitigt i club racing.



Hard-top på! Turner var elegantare än Sprite som dock i sin kantiga andra generation av BMC givits vissa likheter med Turner.



En Alexander-Turner i byggsats är nästan klar. Luckan i engelsk skattelagstiftning att byggsats-bilar slapp försäljningsskatt var en överlevnadsförutsättning för småskaletillverkare som Turner, Fairthorpe, Rochdale, Gilbern med flera. Även Lotus och TVR sålde i början de flesta av sina bilar i byggsats.



Den som vill kosta på sig åker Lloyd Alexander står det i reklamtexten. I jämförelse med en vanlig 600 unnade man sig vev- och ventilationsrutor i dörrarna, koffertlucka och flera blanklister.



Nu är det 1959 och paret från förra bilden har bytt till en Alexander TS. Föraren ser mer sammanbiten ut men den högre effekten kräver förstås koncentration. Passageraren ser mycket lyckligare ut. Hon vet säkert att folk ser att det är en TS på den nya grillen.



Lloyd Alexander TS 1958–61



Lloyd Alexander TS Kombi 1958–61

Läs mer om: Lloyd
Instruktionsbok med glöd
Torr, tråkigt illustrerad och inte sällan obegriplig. Så ser en instruktionsbok ut i de allra flesta fall. Men vi har hittat ett undantag: Lloyd! 3

SLUT